

Afacerea Strousberg

Afacerea Strousberg a fost un puternic scandal politico-financiar privind concesionarea construcției liniei ferate Roman - București - Vârciorova consorțiului prusian condus de Heinrich Strousberg, un antreprenor german. Neregulile descoperite ulterior în contract și condițiile în care s-a realizat concesionarea au provocat un puternic tumult în societatea vremii, aducând importante prejudicii statului român.

Ceea ce nu s-a știut la vremea respectivă a fost că proiectul de acordare a concesiunii nu a fost realizat de funcționarii Ministerului Lucrărilor Publice. Acesta a fost redactat la Berlin sub „cea mai neadormită priveghere”. Autorii nu s-au zgărit atunci când a fost vorba de propriile privilegii. Proiectul a fost expediat la **București** principelui Carol (**18 februarie 1868**), care l-a înaintat comisiei pentru dezbateri pe **22 februarie 1868**.

Dezbaterile privind concesionarea

În **1868**, domnul **Carol I** a pomit un amplu proiect de infrastructură feroviară atât de necesar procesului de modernizare a României. Construcția unei rețele feroviare, care să unească nordul de sudul țării și să înlesnească accesul rapid în Occident, era imperios necesară. Una din magistralele acestei rețele feroviare urma să fie Roman-București-Vârciorova, cea mai amplă și care impunea costuri foarte ridicate. Așadar, era necesar ca de construcția și exploatarea unei asemenea magistrale să se ocupe o societate cu bogată experiență în domeniu. Carol I a cerut îndrumări pentru a construi rețele feroviare de bază în **România** de la tatăl său, principele Carol Anton. Domnul se adresează doctorului Heinrich Bethel Strousberg, care era considerat pe atunci în țările germane „regele drumurilor de fier”.

Strousberg (n. **1823** – d. **1884**) era un reprezentant de seamă al capitalismului german. Plecat în Anglia de la vârsta de 12 ani, Heinrich intră în afaceri susținut de unchiul său, la început lucrând în domeniul asigurărilor, iar apoi devenind proprietarul unui mare magazin. După ce acumulează o considerabilă avere se întoarce la Berlin, unde începe să construiască căi ferate, cumpără moșii, o fabrică de locomotive, mine și emite acțiuni, care erau achiziționate de publicul încrezător în afacerile sale.

Problema concesionării pentru construcția magistralei feroviare Roman - București - Vârciorova, care lega nordul de sudul țării, a fost larg dezbătută în Parlament, având atât partizani, cât și opozanți. Printre susținătorii cei mai fermi se număra **Mihail Kogălniceanu**, care declara în numeroase rânduri că „drumurile de fier vor schimba fața României”. În general, presa manifesta o poziție vehementă împotriva concesionărilor. **Cezar Bolliac**, în „Trompeta Carpaților”, considera că „toți acești concesionari nu sunt decât niște samsari”.

În cele din urmă, concesiunea în favoarea consorțiului Strousberg este acordată de Parlament prin legea din **10 septembrie 1868**, cu sprijinul guvernului liberal condus de **Stefan Golescu**. Printre asociații lui Strousberg se numărau și principele Hohenlohe, ducele Ujest, principele Victor de Ratibor și contele Carol de Lehndorff.

Concesionarea

Legea concesionării Strousberg este publicată în Monitorul Oficial din **22 septembrie** și prevedea construcția următoarelor linii ferate:

- 1. Roman - Mărășești - Tecuci, cu ramificația Tecuci - Bârlad
- 2. Galați - Brăila - Buzău - Ploiești - București
- 3. București - Pitești - Slatina - Craiova - Turnu Severin - Vârciorova
- După terminarea construcțiilor acestor linii guvernul român putea cere și construcția liniei Buzău - Focșani - Mărășești.

Costul pe kilometru al rețelei feroviare urma să fie de 270.000 lei aur, adică un total de 247.000.000 lei pentru lungimea magistralei de 914,8 km., inclusiv întregul inventar fix și mobil.

Consoțiul putea emite obligațiuni pentru formarea capitalului necesar, asigurate de fondul căilor ferate, cu dobânzi garantate de stat. Obligațiunile aduceau dobânzi de 7,5% pe an și erau emise de purtător. Un prim conflict a apărut în momentul când domnitorul Carol I a propus numirea prusacului Ambronn în funcția de comisar al statului român, pentru a supraveghea emisia de obligațiuni. Ambronn era un apropiat al lui Strousberg, ceea ce putea considera un dezavantaj pentru statul român. Numirea era și ilegală, căci un străin nu putea fi numit în poziția de comisar-controlor din partea statului român.

Durata concesiunii era de 90 ani și se socotea de la terminarea primei linii Roman - Galați, iar tot inventarul și exploatarea liniei aveau să treacă în patrimoniul statului. De asemenea, terenul necesar liniilor era cedat de stat consorțiului, în mod gratuit, dar acesta trebuia să asigure transportul gratuit al poștei și să permită statului instalarea de fire de telegraf pe stâlpii companiei, de-a lungul liniilor.

Un lucru era cert: Heinrich Strousberg tocmai încheiase afacerea vieții sale, la Berlin devenind „omul zilei”.

Pe **6 decembrie 1868** are loc prima emisie de obligațiuni, la Berlin, având un succes enorm. Toți înalții funcționari ai statelor germane se îngărmădeau la ghișee pentru a cumpăra obligațiuni. Strousberg, în complicitate cu Ambronn, îi înșela pe cumpărători, făcându-i să creadă că obligațiunile erau emise de statul român, deși legea concesionării stipula în mod clar că obligațiunile puteau fi emise numai în numele concesionarilor. În țară ajungeau un număr foarte mic de obligațiuni, abia **Carol I** putând să obțină câteva. De aici a pornit un lung șir de abuzuri.

Un lung șir de abuzuri

Sediul tehnic al concesionarilor se stabilește la **Galați**, oraș-port, iar lucrările la prima linie Roman - Galați demarează încă din prima lună, totodată punându-se și piatra de temelie la construcția Gării de Nord din **București**. Primele nereguli apar chiar din anul următor. Se constată că lucrările se execută în mod nesatisfăcător, iar Ambronn se preta la nenumărate abuzuri și falsuri în acte.

Întreg scandalul pornește de la un conflict tehnic, constatându-se o mare nepotrivire între măsurătoarea liniei făcute de statul român și cea făcută de concesionari. Era vorba de 19 km, adică de 5 milioane de lei, care afectau considerabil finanțele României. Astfel, guvernul îi dă dispoziție lui Ambronn să nu achite cota-parte calculată la cei 19 km nerealizați, dar acesta „a avut grija de a urgenta plata” sub pretextul că a primit dispoziția prea târziu. În cel mai scurt timp este trimis la Berlin ministrul de finanțe, **Dimitrie Alexandru Sturdza**, pentru a lua măsuri, dar Ambronn refuză să demisioneze. Acesta își dă seama că va fi destituit, astfel că emite rapid un lot de obligațiuni, dintre care o parte o vinde la bursă, iar alta o depune la o bancă din Berlin.

Toate acestea erau dovezi ale unor escrocherii și ilegalități ale consorțiului condus de doctorul Strousberg. În final, Ambronn este înlocuit cu **Ludovic Steege**, care pe atunci era agent diplomatic al României la Berlin. În **septembrie 1870** este trimisă la Berlin o comisie statului român, condusă de **Teodor Văcărescu**, pentru a cerceta ilegalitățile comise. După o amplă și dificilă analiză, comisia constată că inginerii lui Strousberg au operat cu rea-credință și descoperă grave erori în evaluări, precum și încălcări ale convenției de concesiune.

Anularea concesionării

Mai mult, ritmul lucrărilor devine din ce în ce mai slab, iar o parte din personalul german fusese chemat în țară din cauza izbucnirii războiului franco-prusac în **iulie 1870**. Cu greu, pe **27 decembrie 1870**, cele două linii de la **Roman** până la **București** sunt date în folosință în mod provizoriu, însă cu multe lucrări neterminate. Astfel, statul român decide să refuze plata dobânziilor obligațiunilor scadente la **1 ianuarie 1871**. Situația ia amploare, astfel că la Berlin ajunge vestea insolabilității consorțiului Strousberg, iar cursul la bursă scade puternic. Mai mult, în **România**, ploile din primăvara anului **1871** au spălat terasamentele, multe poduri au fost luate de ape, iar circulația feroviară întreruptă. Atmosfera devine una de haos, opinia publică este indignată, iar neregulile descoperite în întreaga afacere creează un val de nemulțumire în țară și un spirit antidinastic, cunoscut fiind sprijinul acordat concesionarilor de către domnului **Carol I**.

În această situație, pe **5 iulie 1871** se votează legea prin care concesiunea Strousberg este anulată. Consorțiul combate decizia, dar, la **4 octombrie**, un tribunal de arbitri, consideră decizia ca fiind justificată. Astfel, guvernul român se angaja să continue exploatarea liniilor deja construite și să întrețină lucrările neefectuate. O importantă problemă au fost deținătorii de obligațiuni la consorțiul Strousberg, pe care statul nu-i putea lăsa de izbeliște. Aceștia sunt invitați să se constituie într-o societate pe acțiuni și să preia toate drepturile și îndatoririle concesionarilor. Dobânda era micșorată de la 7,5% la 4%.

Societatea acționarilor

Aceste decizii au creat un val de nemulțumiri în Germania, acuzând statul român că vrea să îi ruineze pe cei care au avut încredere în el. Cancelarul Otto von Bismarck amenință **România** că va interveni pe lângă sultan pentru a-i apăra pe deținătorii de obligațiuni. La sfârșitul anului **1871** se constituie la Berlin „*Societatea drumurilor de fier din România*”, patronată de bancherul Bleichroder, iar pe **24 decembrie** se adoptă la **București** actul prin care se legalizează situația creată.

Pe **2 februarie 1872** încetează, în mod oficial, orice legătură între consorțiul Strousberg și statul român. Noua societate înființată se angaja să termine lucrările prevăzute în vechea concesiune, beneficiind de dreptul de a emite noi obligațiuni pentru terminarea lucrărilor. Astfel, bancherul Bleichroder, sprijinit de cancelarul Bismarck, a transformat falimentul lui Strousberg într-o victorie magnaților financiari germani.

Însă, era clar că această societate cu caracter financiar nu avea experiența necesară exploatării și construcției unei rețele feroviare. În acest sens, în februarie **1872**, aceasta încheie o convenție cu societatea feroviară privată Staatsbahn (**StEG**), cu sediul la Viena, pentru exploatarea rețelei terminate și a celei ce va fi terminată. Lucrul se reia, astfel că pe **1 septembrie 1872** se deschide, în mod oficial, magistrala Roman - București - Pitești, cu prelungirea Tecuci - Bârlad, iar în iarna aceleiași an se face racordul cu stația București Nord. La început, lucrurile decurg normal, în condiții optime, în anii **1873 - 1874** continuându-se lucrările la magistrala Pitești - Vârciorova, dar după puțini ani de euforie, apar din nou probleme pe cerul feroviar românesc.

Răscumpărarea căilor ferate române

Cuprins [ascunde]

- Dezbaterile privind concesionarea
- Concesionarea
- Un lung șir de abuzuri
- Anularea concesionării
- Societatea acționarilor
- Răscumpărarea căilor ferate române
- Bibliografie



Prima locomotivă fabricată în România



Heinrich Strousberg

În cursul anului **1874** Societatea acționarilor își termină fondurile și nu mai putea face plăților curente. Soluția de salvare propusă a fost ipotecarea întregii rețelei exploatate. După lungi tratative, răscumpărarea rețelei nu era o opțiune viabilă pentru statul român, căci, pe de o parte, se încălca convenția stabilită, iar, pe de altă parte, puterea financiară a statului era insuficientă. Dar nici falimentul societății nu era de dorit, căci s-ar fi produs adevărate complicații internaționale.

Au loc tratative diplomatice, cu implicarea directă a cancelarului german Bismarck, iar în cele din urmă **România** acceptă o răscumpărare parțială de 220 de km. Prima soluție, ca statul să devină coproprietar prin contractarea unui împrumut de 75 de milioane de lei, care să fie cedați societății în contul valorii inițiale de 245 de milioane, este respinsă de societate. Totuși, situația se remediază puțin, după terminarea ultimei linii Pitești - Vârciorova în vara anului **1875**. Această ultimă linie costase 70 de milioane de lei, iar de completări, finisări și mici refaceri se ocupa consorțiul Staatsbahn. În **1876**, au loc din nou discuții oficiale privind răscumpărarea, fie ea și parțială, astfel încât să se facă față celor mai urgente plăți restante. În cele din urmă, se acceptă soluția parțială.

După intrarea României în Războiul pentru Independență, cancelarul Bismarck atrage atenția în dese rânduri guvernului asupra problemelor financiare legate de căile ferate, avertizând că poziția Germaniei va depinde de felul cum România va gestiona această problemă. În **1878** încep din nou negocieri pentru răscumpărarea rețelei feroviare și au loc întrevederi oficiale între **Dimitrie Alexandru Sturdza**, ministrul de finanțe și cancelarul Bismarck, în cursul anului **1879**. Acesta din urmă era de acord cu răscumpărarea căilor ferate de la Societatea acționarilor, dar în condiții favorabile pentru partea germană.

Hotărât să pună capăt numeroaselor neînțelegeri privind concesiunea Strousberg/Societatea acționarilor, cancelarul leagă recunoașterea independenței României de rezolvarea problemei căilor ferate. În aceste condiții, Sturdza realizează o convenție cu societatea, în septembrie **1879**, prin care obligațiunile emise de statul român, cu o dobândă de 6%, erau garantate prin ipotecarea rețelei feroviare. Proiectul este larg dezbătut în Parlamentul de la București, dar în ciuda opoziției conservatoare, care se folosea de orice pretext pentru a răsturna guvernul liberal, convenția este adoptată. În **februarie 1880** la numai câteva zile de la proclamarea convenției, Germania, Franța și Anglia recunoșteau independența României.

Anul **1880** este cel mai important din istoria căilor ferate române, căci de atunci oamenii de stat din **România** și-au dat seama de importanța administrării de către stat a principalelor mijloace de comunicație a țării, după cum remarcă istoricul **A. D. Xenopol**. Pe **11 aprilie 1880**, se formează „Direcțiunea princiară a căilor ferate române” (CFR), iar toate căile ferate încep să fie răscumpărate și să intre în administrarea statului, renunțându-se definitiv la concesiunile care au creat atât timp puternice scandaluri politico-financiare și au prejudiciat guvernul român.

Bibliografie

- SMEU, Georgeta, *Dicționar de Istoria Românilor*, București, Editura Trei, 1997, p.353
- BOTEZ, Constantin, *Epopeea feroviară românească*, București, Editura Sport–Turism, 1977, pp. 80-93

Categorii : Istoria căilor ferate Scandaluri politice
--

Ce trimite aici / Modificări corelate / Pagini speciale / Versiune de tipărit / Legătură permanentă

Politica de confidențialitate / Despre Enciclopedia României / Termeni / Powered by MediaWiki / Designed by Paul Gu



Gara de Nord în perioada interbelică

